

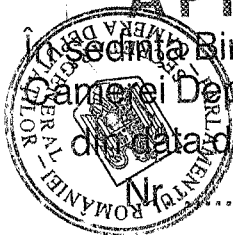


Parlamentul României Camera Deputaților

Cabinet Secretar General

București, 06.06.2011
Nr.

APROBAT



NOTĂ

In Ședința Biroului permanent al
Camerei Deputaților

din data de 6.06.2011, privind transmiterea unor acte și documente ale
Comisiei pentru afaceri europene
referitoare la E 2/2011 și E 7/2011 și E 10/2011-s

Comisia pentru afaceri europene a Camerei Deputaților a transmis Biroului permanent:

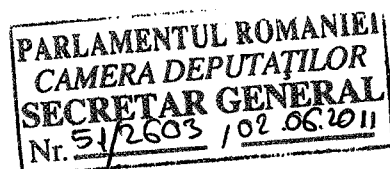
- Proiectul final de opinie privind *Cartea Albă – Foaie de parcurs privind „Tranziția până în 2050 către o economie cu un conținut scăzut de carbon”* – COM(2011)112 final, conform art.39 din HCD nr.11/2011;
- Proiectul final de opinie privind *Cartea Albă – Foaie de parcurs a COM privind „Spațiul unic european de transport – Cartea albă privind transportul competitiv și durabil”* COM (2011)144 final, conform art. 39 din HCD nr.11/2011;
- Nota de informare și Procesul verbal privind *Propunerea de directivă de modificare a directivei 2003/96/CE a Consiliului privind restructurarea cadrului comunitar de impozitare a produselor energetice și a electricității* COM (2011)169, conform art.25 din HCD nr.11/2011.

Față de cele prezentate mai sus, relevăm următoarele:

- pentru proiectele finale de opinie, în conformitate cu art. 40 din HCD nr.11/2001, Biroul permanent decide dacă acestea vor fi supuse aprobării plenului Camerei Deputaților sau dacă se vor transmite direct instituțiilor Uniunii Europene și Guvernului României, în forma redactată de Comisia pentru afaceri europene;
- pentru notele de informare și procesele verbale, Biroul Permanent ia notă, ele fiind destinate informării acestuia.

Propunem aprobarea proiectelor de opinii și transmiterea acestora instituțiilor Uniunii Europene și Guvernului României, în forma redactată de către Comisia pentru Afaceri Europene, sub semnătura Președintelui Camerei Deputaților, conform art. 40 din HCD nr. 11/2001.

SECRETAR GENERAL
Gheorghe Barbu



Parlamentul României Camera Deputaților

Comisia pentru afaceri europene

București, 2 iunie 2011
Nr. 40 / 133

Către,
Biroul Permanent al Camerei Deputaților

Urmare Hotărârii Biroului Permanent al Camerei Deputaților din 18.04.2011, privind lista proiectelor de acte ale Uniunii Europene care se supun cu prioritate examinării parlamentare, în aplicarea art. 24 și 39 din *Hotărârea nr. 11/2011 a Camerei Deputaților, privind procedura de lucru și mecanismul decizional pentru exercitarea examinării parlamentare a proiectelor de acte legislative ale Uniunii Europene, în temeiul prevederilor Tratatului de la Lisabona privind rolul parlamentelor naționale*, vă transmitem alăturat, în temeiul art. 25 și art. 39 din HCD nr. 11/2011, următoarele documente emise de către comisia noastră și anexele prevăzute de Hotărâre:

1. Examinare pe fond a Cărții albe – Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor - COM (2011) 144; BPI-7/E/ 18.04.2011
 - a. proiect de opinie al Comisiei pentru afaceri europene
 - b. proiect de opinie al Comisiei pentru administrație publică, amenajarea teritoriului și echilibrul ecologic proiect de opinie al Comisiei pentru drepturile omului, culte și problemele minorităților naționale
 - c. proiecte de opinie al Comisiei pentru politică economică, reformă și privatizare

Notă: Comisia pentru industrii și servicii nu a transmis încă proiectul de opinie și nu a solicitat BP, amânarea termenului inițial, 25.05.2011

2. Examinare pe fond a Foi de parcurs pentru o economie cu emisii reduse de dioxid de carbon până în 2050 - COM (2011) 112; BPI-2/E/ 18.04.2011

- a. proiect de opinie al Comisiei pentru afaceri europene
- b. proiect de opinie al Comisiei pentru administrație publică, amenajarea teritoriului și echilibru ecologic

Notă: Comisia pentru industrii și servicii nu a transmis încă proiectul de opinie și nu a solicitat BP, amânarea termenului inițial, 27.05.2011.

3. Controlul subsidiarității privind Propunerea de Directivă a Consiliului de modificare a Directivei 2003/96/CE privind restructurarea cadrului comunitar de impozitare a produselor energetice și a electricității COM (2011) 169; BPI-19/E/26.04.2011

- a. notă de informare a Comisiei pentru afaceri europene
- b. proces verbal al Comisiei pentru afaceri europene
- c. proces verbal al Comisiei pentru buget, finanțe, bănci

Notă:

- Comisia pentru industrii și servicii nu a transmis încă proiectul de aviz motivat sau, respectiv, procesul verbal privind controlul subsidiarității și nici proiectul de opinie și nu a solicitat BP amânarea termenului inițial, 27.05.2011, pentru examinarea pe fond

- Comisia pentru buget, finanțe și bănci a solicitat, iar BP a aprobat în ședința din 30 mai 2011, amânarea termenului inițial pentru examinarea pe fond, pentru 14 iunie 2011, respectiv 21 iunie pentru Comisia pentru afaceri europene.

Președinte,

Viorel HREBENCIUC





PARLAMENTUL ROMÂNIEI
CAMERA DEPUTAȚILOR
Comisia pentru Afaceri Europene

București, 01 iunie 2011
Nr. 40/ 138

PROIECT DE OPINIE

privind

Cartea Albă - Foaia de parcurs a COM privind „Spațiul unic european de transport – Cartea albă privind transportul competitiv și durabil”

COM/2011/144 final

Având în vedere Tratatul de la Lisabona, în special art. 5 și 12 al TUE și protocoalele nr. 1 și 2 anexate Tratatului,

Având în vedere Hotărârea Camerei Deputaților nr.11/2011,

Luând în considerare opinia exprimată de Comisia pentru politică economică, reformă și privatizare din ședința sa din 24.05.2011 și opinia exprimată de Comisia pentru administrație publică, amenajarea teritoriului și echilibru ecologic din ședința sa din data de 24.05.2011,

Luând în considerare punctul de vedere al Guvernului României,

Comisia pentru afaceri europene a Camerei Deputaților, în exercitarea drepturilor conferite de Tratatul privind Uniunea Europeană, în special art.12, examinând în ședința sa din 1 iunie 2011 Cartea Albă - Foaia de parcurs a COM privind „Spațiul unic european de transport – Cartea albă privind transportul competitiv și durabil” *COM/2011/0144 final* a adoptat următorul **proiect de opinie**:

- 1) Comisia pentru afaceri europene a Camerei Deputaților consideră Cartea Alba a Transporturilor ca esențială pentru atingerea scopurilor Strategiei Europa 2020, fiind un document programatic fundamentat și care include obiective și acțiuni fezabile și oportune.
- 2) Comisia pentru afaceri europene recomandă Comisiei Europene să studieze posibilitatea stimulării și sprijinirii transferului de know-how și tehnologii în domeniul transporturilor, spre a beneficia cât mai mult de oportunitățile oferite de Piața Unică Europeană în scopul creșterii gradului de coeziune și reducerea decalajelor economice între Statele Membre.

- 3) Comisia pentru afaceri europene a Camerei Deputaților adresează Comisiei Europene următoarele recomandări:
- a. Să ia măsuri pentru adaptarea sistemului de indicatori prevăzut pentru evaluarea Foii de parcurs la sistemele naționale statistice și, în general, la particularitățile de obținere a datelor necesare determinării valorilor acestor indicatori în Statele Membre.
 - b. Să ia în considerare și să elaboreze măsuri de combatere a efectele economice și de mediu adverse ale promovării utilizării biocombustibililor, cum ar fi scoaterea din circuit a unor suprafețe destinate obținerii hranei populației și - în consecință, afectarea siguranței alimentare, atât la nivel național cât și la nivel european) și ale extinderii utilizării energiilor regenerabile, cum ar fi afectarea migrației păsărilor de către centralele eoliene.
 - c. Să extindă măsurile destinate decuplării dezvoltării socio-economice de consumul energetic și de nevoia de transport.
 - d. Să introducă măsuri ce vizează promovarea posibilităților și mijloacelor de transport mai puțin comune, dar adaptate unor nevoi sau zone cu cerințe speciale - cum ar fi vehicule cu tracțiune animală, transportul fără pilot și altele de acest fel.
 - e. Să ia măsuri pentru armonizarea Foii de parcurs cu strategia europeană de luptă împotriva zgomotului, inclusiv în ce privește studiarea unor căi de rulare, acoperiri / anvelope cu nivel redus de zgomot; realizarea unei sinergii cu planurile de acțiune împotriva zgomotului așa cum sunt ele prevăzute a se implementa până în 2013, conform Directivei privind evaluarea și managementul zgomotului ambiental (Directiva 2002/49/EC).
 - f. Să includă între obiectivele foii de parcurs menținerea și încurajarea unui nivel de decizie locală, regională și națională în ce privește adaptarea la cerințele specifice fiecărui Stat Membru.
 - g. Să încurajeze cercetarea tehnico-științifică privată în domeniul promovării mijloacelor sustenabile de transport.
 - h. Să definească și să detalieze un sistem de încurajare și sprijinire a Întreprinderilor Mici și Mijlocii spre a se adapta la cerințele de transport cu consumuri energetice mai reduse și la utilizarea energiilor regenerabile, în special cea obținută la nivel micro (cum ar fi micro-hidrocentrale).
- 4) Comisia pentru afaceri europene se raliază opiniei transmise de Comisia pentru politică economică, reformă și privatizare a Camerei Deputaților, conform căreia se impune revizuirea legislației naționale ținându-se cont de componenta schimbărilor climatice care are în vedere emisiile cu efect de seră, precum și elaborarea unei strategii în domeniul transportului în strânsă legătură cu cea în domeniul energiei - schimbări climatice, dar care să aibă în vedere și impactul asupra mediului, agriculturii și pieței forței de muncă.
- 5) Comisia pentru afaceri europene se raliază opiniei transmise de Guvernul României, ce apreciază că este necesară o evaluare din partea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii privind modul în care vor putea fi puse în practică la nivel național obiectivele propuse, inclusiv costurile și impactul lor.

Pentru aceste motive, în ședința din 1 iunie 2011, Comisia pentru afaceri europene a Camerei Deputaților a hotărât cu 13 voturi „pentru”, să remită proiectul de opinie Biroului Permanent al Camerei Deputaților, în vederea aprobării, sau supunerii dezbaterii plenului Camerei.

Prezentul proiect de opinie urmează să fie adresat, în cazul aprobării de către Biroul Permanent al Camerei Deputaților, președintelui Parlamentului European, al Consiliului și respectiv, al Comisiei Europene.

Proiectul de opinie este destinat în același timp dialogului informal propus de Comisia Europeană în Comunicarea “Furnizând Rezultate pentru Europa”, COM (2006) 211.

Președinte,



Viorel HREBENCIUC

Redactat: FA



COMISIA PENTRU AFACERI EUROPENE	
INTRARE/IEȘIRE	133
Ziua 27	Luna 05 Anul 2011

**Parlamentul României
Camera Deputaților**

**COMISIA PENTRU ADMINISTRAȚIE PUBLICĂ, AMENAJAREA
TERITORIULUI ȘI ECHILIBRU ECOLOGIC**

**București, 24 mai 2011
Nr. 26/190**

PROIECT DE OPINIE

E 7/2011 – Carte albă - Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor - Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor (COM(2011) 144)

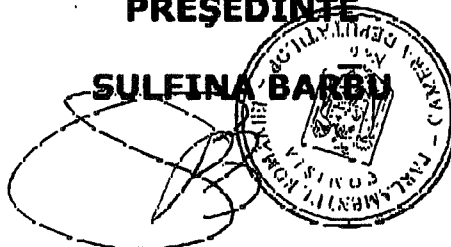
În conformitate cu prevederile Hotărârii Camerei Deputaților nr.11 din 19 aprilie 2011, privind procedura de lucru și mecanismul decizional pentru exercitarea controlului parlamentar asupra proiectelor de acte legislative ale Uniunii Europene, în temeiul Tratatului de la Lisabona privind rolul parlamentelor naționale, Biroul Permanent a transmis Comisiei pentru administrație publică amenajarea teritoriului și echilibru ecologic prin adresa nr.1/E/18.04.2011 – E 7/2011 – Carte albă - Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor - Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor (COM(2011) 144).

Membrii Comisiei pentru administrație publică, amenajarea teritoriului și echilibru ecologic au examinat propunerea mai sus menționată în ședința din 24 mai 2011.

În urma finalizării dezbaterilor, membrii comisiei au hotărât, cu unanimitate de voturi, că nu au nicio obiecțiune față de propunerea prezentată.

PREȘEDINTE

SULEINA BARBU



Înlocuit,
Consultant, Nicoleta Toma

Comisia pentru administrație publică, amenajarea teritoriului și echilibru ecologic
Telefon: 414 1125, 414 1126; Fax: 314.60.34; e mail: cp06@cdep.ro



**PARLAMENTUL ROMÂNIEI
CAMERA DEPUTAȚILOR**

**Comisia pentru politică economică,
reformă și privatizare**

**București, 24.05.2011
Nr. 21/84
E 7/2011**

PROIECT DE OPINIE

**asupra Cărții Albe – Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al
transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient
din punct de vedere al resurselor**

În conformitate cu *Hotărârea Biroului Permanent al Camerei Deputaților nr. 11/2011 privind procedura de lucru și mecanismul decizional pentru exercitarea controlului parlamentar asupra proiectelor de acte legislative ale Uniunii Europene, în temeiul prevederilor Tratatului de la Lisabona privind rolul parlamentelor naționale și în urma aprobării Notei privind documentele transmise de instituțiile Uniunii Europene de către Biroul permanent, Comisia pentru politică economică, reformă și privatizare a fost sesizată cu **Comunicarea Comisiei - Cartea Albă – Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor COM (2011) 144 final**, trimisă cu adresa nr. 1/E din 18 aprilie 2011, înregistrată sub nr. 21/84 din 19 aprilie 2011.*

Comisia a fost sesizată cu examinarea fondului Comunicării Comisiei. Termenul pentru exprimarea proiectului de opinie este **25 mai 2011**.

Guvernul, prin punctul de vedere transmis, susține Comunicarea Comisiei – *Cartea Albă – Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor*.

Totodată, Guvernul apreciază că este necesară o evaluare din partea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii privind modul în care vor putea fi puse în practică la nivel național obiectivele propuse, inclusiv costurile și impactul lor.

Cartea Albă a Transporturilor constă în principal în reducere cu 60% a emisiilor de CO₂ în domeniul transportului până în anul 2050. Această cifră este una din cifrele vehiculate de Comisie de-a lungul timpului.

O rețea multimodală de transport eficientă atât la nivel interurban cât și la nivel național precum și problematica traficului congestionat nu se poate obține doar prin

vehicule eficiente și curate, ci trebuieacompaniate de către utilizarea diferitelor modalități de transport (autocar și autobuz, feroviar, aerian, maritim în cazul transportului de pasageri, iar în ceea ce privește transportul mărfurilor acesta se poate efectua prin soluții multimodale de transport).

Referitor la transportul de marfă pe distanțe scurte și medii (sub 300 km) acesta se efectuează prin intermediul camioanelor (mai mult de jumătate din transportul bunurilor au loc pe o distanță între 50 și 150 km). Prin urmare, este important să se îmbunătățească eficiența lor, prin dezvoltarea și asimilarea de vehicule noi și curate din punct de vedere al carburanților, dar și prin utilizarea inteligentă a sistemelor de transport.

Transportul feroviar este de cele mai multe ori privit ca unul neatractiv, dar unele state membre au demonstrat că poate reprezenta o alternativă viabilă. În acest sens, provocarea o reprezintă asigurarea faptului că transportul feroviar poate fi eficient pe distanțe medii și lungi.

În domeniul maritim, punctele de intrare pe piața europeană se dovedesc a fi eficiente pentru a se evita traficul inutil din interiorul Europei. Porturile au rol major din punct de vedere logistic, necesitând însă conexiuni eficiente cu restul modalităților de transport. Având în vedere potențialul neutilizat al căilor navigabile interioare, acestea trebuie să joace un rol tot mai important, în special în transportul de bunuri.

În ceea ce privește sectoarele aviatic și maritim, cu un pronunțat caracter global, este necesară îmbunătățirea eficienței aeronavelor și a operațiunilor de gestionare a traficului aerian. Această situație se va reflecta în evitarea impunerii de sarcini excesive asupra operațiunilor, generând în același timp un avantaj competitiv în ceea ce privește reducerea emisiilor. Astfel, activitatea de transport aerian va crește, așteptându-se să se dubleze până în 2050, datorită cererii de transport spre și dinspre zonele slab conectate, iar în această situație devine necesară îmbunătățirea capacității aeroporturilor pentru a putea răspunde acestei provocări. Luându-se în considerare aceste aspecte - de creștere a traficului aerian, industria aviatică ar trebui să devină lider în utilizarea de combustibili alternativi pentru atingerea obiectivului de reducere a emisiilor stabilit pentru anul 2050.

În sectorul maritim există aceeași nevoie stringentă de a avea o viziune globală. În acest scop, UE trebuie să depună eforturi pentru aplicarea, la nivel mondial, a standardelor riguroase de siguranță, securitate, condiții de muncă, protecția mediului, precum și a celor ce au în vedere eliminarea pirateriei navelor. Protejarea mediului în sectorul maritim se bazează pe îmbunătățirea tehnologiei și a operării navelor pentru a se putea atinge obiectivul de reducere a emisiilor de CO₂ cu efect de seră provenite de la combustibili marini cu 40 % până în 2050 față de nivelul anului 2005.

În mediul urban utilizarea transportului mai puțin poluant este facilitată de impunerea unor cerințe mai puțin riguroase, având în vedere întreaga gamă de opțiuni (transport public, bicicletă precum și mersul pe jos). Provocările la care trebuie să facă față orașele sunt congestia, calitatea scăzută a aerului, zgomotul, etc. Transportul urban este răspunzător pentru un sfert din emisiile de CO₂ din totalul generat de transport. De

asemenea, 96% din numărul total al accidentelor rutiere au loc în orașe. Astfel, eliminarea treptată a vehiculelor convenționale din mediul urban reprezintă o contribuție majoră la reducerea semnificativă atât a dependenței de petrol cât și a emisiilor de gaze cu efect de seră.

Obiectivul Comisiei, de a reduce cu 60% emisiile de CO₂ până în 2050, conține și un obiectiv intermediar, acela de a reduce emisiile de CO₂ în domeniul transportului cu 20% până în 2030 comparativ cu anul 2008.

Pentru a realiza „sistemul de transport durabil și competitiv” proiectat de Comisie, au fost stabilite zece ținte:

1. Implementarea completă a noului sistem european de gestionare a traficului aerian (SESAR) până în anul 2020, precum și utilizarea unor sisteme echivalente pentru alte moduri de transport (ERTMS- transport feroviar, ITS- transport rutier și pentru serviciile de informații pe căi navigabile interioare).

2. Dezvoltarea cadrului pentru un sistem integrat de transport multimodal (informații, cumpărare bilete și plată), până în anul 2020.

3. Reducerea la jumătate a utilizării mașinilor convenționale în transportul urban până în 2030, iar până în 2050 o reducere totală a utilizării acestora. Această reducere se va baza pe logistica transporturilor astfel încât să se elimine emisiile de CO₂ în orașe până în 2030.

4. Dezvoltarea unei rețele de transport multimodale trans-europene până în 2030.

5. Finalizarea unei rețele europene feroviare de mare viteză până în 2050. Până în 2030 se va tripla lungimea rețelei existente de mare viteză, iar până în 2050 transportul călătorilor se va realiza prin intermediul transportului feroviar pentru distanțele medii.

6. Transferul a 30% din totalul mărfurilor transporturilor pe rețeaua rutieră către alte moduri de transport (feroviar sau căi navigabile interioare) până în 2030 pentru distanțe de peste 300 km, iar până în 2050, acest procent va crește la 50%.

7. Conectarea tuturor aeroporturilor principale ale Uniunii Europene la rețeaua feroviară, preferabil la cea de mare viteză până în 2050. Totodată se dorește și o legătură a tuturor porturilor maritime la rețeaua de transport feroviar de marfă, și unde este posibil, legătura la sistemul de căi navigabile interioare.

8. Un nivel de 40% al carburanților cu conținut scăzut de carbon în sectorul aviației până în 2050. O reducere cu 40% a emisiilor din transportul maritim până în 2050.

9. O aplicare mai mare a principiilor „utilizatorul plătește” și „poluatorul plătește”; un angajament mai mare al sectorului privat pentru a elimina distorsiunile, generarea de câștiguri și de a asigura finanțarea viitoarelor investiții în transport.

10. Reducerea la jumătate, până în 2020, a numărului deceselor în transportul rutier, reducerea mortalității la aproape zero până în 2050. Un nivel de siguranță și

securitate în domeniul aviației, feroviar și al transportului maritim, pentru ca UE să devină lider mondial în acest sens.

Pe baza concluziilor evaluării, Comisia a identificat patru cauze primare esențiale care împiedică transformarea sistemului de transport din UE într-un sistem sustenabil:

- *Tarifarea inefficientă*: la ora actuală, majoritatea costurilor externe ale transporturilor nu sunt încă internalizate. Atunci când ele există, schemele de internalizare nu sunt coordonate între modurile de transport și statele membre. În plus, multe impozite și subvenții elaborate fără a ține seama de obiectivul internalizării denaturează comportamentele.

- *O politică de cercetare neadecvată*: în pofida eforturilor substanțiale dedicate politicii de cercetare în domeniul transporturilor și a rezultatelor promițătoare obținute, multitudinea de curențe ale pieței și blocajele de natură reglementară împiedică dezvoltarea și implementarea rapidă a tehnologiilor cheie pentru o mobilitate sustenabilă.

- *Servicii de transport inefficiente*: realizarea unui sistem de transport unic, integrat și eficient este întârziată astăzi din cauza unor deficiențe ale pieței și a unor curențe de natură reglementară, cum ar fi barierele în materie de reglementare la intrarea pe piață sau procedurile administrative greoaie care împiedică eficiența și competitivitatea transporturilor multimodale și transfrontaliere. Mai mult, investițiile în modernizarea rețelelor feroviare și a facilităților de transbordare s-au dovedit insuficiente, ele nerezolvând problema blocajelor existente în sectorul transporturilor multimodale. Integrarea rețelelor modale lasă încă de dorit. Politicii TEN-T îi lipsesc atât resursele financiare, cât și o adevărată perspectivă europeană și multimodală.

- *Absența unei planificări integrate a transporturilor*: atunci când se iau decizii privind planurile de amenajare teritorială sau alegerea amplasamentelor, atât la nivel local cât și la nivel european, autoritățile publice și întreprinderile nu țin adesea seama în mod suficient de consecințele deciziilor lor asupra funcționării sistemului de transport în ansamblul său, ceea ce duce de multe ori la ineficiență.

Comisia a dezbătut Comunicarea Comisiei în ședința din data de **24 mai 2011**.

La dezbaterile Comunicării Comisiei a fost prezent, în calitate de invitat, din partea Ministerului Afacerilor Externe: domnul Viorel Ardeleanu – director Direcția Strategii și Politici U.E.

Din totalul de **22 de membri** ai Comisiei pentru politică economică, reformă și privatizare au fost prezenți la dezbateri **20 deputați**.

Membrii Comisiei au apreciat că se impune revizuirea legislației naționale ținându-se cont de componenta schimbărilor climatice care are în vedere emisiile cu efect de seră precum și elaborarea unei strategii în domeniul transportului în strânsă legătură cu cea în domeniul energiei - schimbări climatice, dar care să aibă în vedere și impactul asupra mediului, agriculturii și pieței forței de muncă.

Având în vedere elementele de analiză prezentate mai sus, membrii Comisiei pentru politică economică, reformă și privatizare au apreciat, **cu unanimitate de voturi**, că prezenta Comunicare a Comisiei – *Cartea Albă – Foaie de parcurs pentru un spațiu*

europăan unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor este oportună având în vedere realitățile naționale în domeniul transportului. Aplicarea legislației ce va decurge din această comunicare va avea ca și consecințe dezvoltarea și modernizarea infrastructurii naționale, conectarea sistemului de transport național la cel european, eficientizarea activității de transport, protecția mediului, dezvoltarea de noi tehnologii. De asemenea, efectele acestei politici vor fi vizibile și în alte domenii – energie - schimbări climatice, piața forței de muncă, construcții, urbanism.



SECRETAR

Marin ALMĂJANU

A handwritten signature in black ink, appearing to read "M. Almajanu", written over the printed name.

Șef serviciu
Graziella Segărceanu

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Graziella Segarceanu", written over the printed name.

COMISIA PENTRU AFACERI EUROPENE		
INTRARE/IEȘIRE	40/120	
Ziua	Luna	Anul
26	05	2011



PARLAMENTUL ROMÂNIEI
CAMERA DEPUTAȚILOR

Comisia pentru politică economică,
reformă și privatizare

București, 24.05.2011
Nr. 21/84
E 7/2011

Domnului deputat Viorel HREBENCIUC
Președintele Comisiei pentru afaceri europene a Camerei Deputaților

PROCES-VERBAL

În conformitate cu *Hotărârea Biroului Permanent al Camerei Deputaților nr. 11/2011 privind procedura de lucru și mecanismul decizional pentru exercitarea controlului parlamentar asupra proiectelor de acte legislative ale Uniunii Europene, în temeiul prevederilor Tratatului de la Lisabona privind rolul parlamentelor naționale* și în urma aprobării Notei privind documentele transmise de instituțiile Uniunii Europene de către Biroul permanent, Comisia pentru politică economică, reformă și privatizare a fost sesizată cu **Comunicarea Comisiei - Cartea Albă – Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor COM (2011) 144 final**, trimisă cu adresa nr. 1/E din 18 aprilie 2011, înregistrată sub nr. 21/84 din 19 aprilie 2011.

Comisia a fost sesizată cu examinarea fondului Comunicării Comisiei. Termenul pentru exprimarea proiectului de opinie este **25 mai 2011**.

Din totalul de **22 de membri** ai Comisiei pentru politică economică, reformă și privatizare au fost prezenți la dezbateri **20 deputați**.

Membrii Comisiei pentru politică economică, reformă și privatizare au apreciat, **cu unanimitate de voturi**, că prezenta Comunicare a Comisiei – *Cartea Albă – Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor* este oportună având în vedere realitățile naționale în domeniul transportului. Aplicarea legislației ce va decurge din această comunicare va avea ca și consecințe dezvoltarea și modernizarea infrastructurii naționale, conectarea sistemului de transport național la cel european, eficientizarea activității de transport, protecția mediului, dezvoltarea de noi tehnologii.

De asemenea, efectele acestei politici vor fi vizibile și în alte domenii – energie - schimbări climatice, piața forței de muncă, construcții, urbanism.

PREȘEDINTE

Măria TUDOSE



SECRETAR

Marin ALMĂJANU

Șef serviciu

Graziella Segărceanu



PARLAMENTUL ROMÂNIEI
CAMERA DEPUTAȚILOR
Comisia pentru Afaceri Europene

București, 01 iunie 2011
Nr. 40 / 137

PROIECT DE OPINIE

privind

Cartea Albă - Foaia de parcurs privind „Tranziția până în 2050 către o economie cu un conținut scăzut de carbon”

COM/2011/112 final

Având în vedere Tratatul de la Lisabona, în special art. 5 și 12 al TUE și
protocoalele nr. 1 și 2 anexate Tratatului,
Având în vedere Hotărârea Camerei Deputaților nr.11/2011,
Luând în considerare opinia exprimată de Comisia de administrație publică,
amenajarea teritoriului și echilibru ecologic din ședința sa din 24.05.2011,
Luând în considerare punctul de vedere al Guvernului României,

Comisia pentru afaceri europene a Camerei Deputaților, în exercitarea
drepturilor conferite de Tratatul privind Uniunea Europeană, în special
art.12, examinând în ședința sa din 1 iunie 2011 Cartea Albă - **„Foaia de
parcurs privind tranziția până în 2050 către o economie cu un
conținut scăzut de carbon”** a adoptat următorul **proiect de opinie**:

- 1) Comisia pentru afaceri europene recomandă Comisiei Europene să studieze posibilitatea stimulării și sprijinirii transferului de know-how și tehnologii, spre a beneficia cât mai mult de oportunitățile oferite de Piața Unică Europeană în scopul creșterii gradului de coeziune și reducerea decalajelor economice între Statele Membre.
- 2) Comisia pentru afaceri europene semnalează Comisei Europene necesitatea coroborării mai pronunțate a obiectivelor Foii de parcurs cu EU ETS (schema UE de comercializare a certificatelor de emisii de Gaze cu Efect de Seră), pentru a beneficia de unul dintre cele mai puternice instrumente existente la nivel mondial în domeniul schimbărilor climatice.

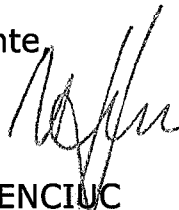
- 3) Comisia pentru afaceri europene semnaleză Comisiei Europene preocuparea populației pentru siguranța nucleară, în urma recentelor evenimente din Japonia și sugerează luarea în considerare a unui procent mai redus al acestui tip de sursă de energie în modelările ce stau la baza scenariilor de trecere spre o economie cu un conținut mai scăzut de carbon.
- 4) Comisia pentru afaceri europene semnaleză Comisiei Europene prezența în continuare a cărbunelui ca sursă de energie tradițională în unele sectoare economice și un factor de incertitudine în scenariile analizate, având în vedere variabilitatea ridicată a prețului acestuia în timp.

Pentru aceste motive, în ședința din 1 iunie 2011, Comisia pentru afaceri europene a Camerei Deputaților a hotărât cu 13 voturi „pentru”, să remită proiectul de opinie Biroului Permanent al Camerei Deputaților, în vederea aprobării, sau supunerii dezbaterii plenului Camerei.

Prezentul proiect de opinie urmează să fie adresat, în cazul aprobării de către Biroul Permanent al Camerei Deputaților, președintelui Parlamentului European, al Consiliului și respectiv, al Comisiei Europene.

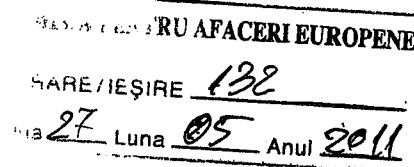
Proiectul de opinie este destinat în același timp dialogului informal propus de Comisia Europeană în Comunicarea “Furnizând Rezultate pentru Europa”, COM (2006) 211.

Președinte



Viorel HREBENCIUC

Redactat: FA



**Parlamentul României
Camera Deputaților**

**COMISIA PENTRU ADMINISTRAȚIE PUBLICĂ, AMENAJAREA
TERITORIULUI ȘI ECHILIBRU ECOLOGIC**

**București, 25 mai 2011
Nr. 26/190**

PROIECT DE OPINIE

**E 2/2011 - Foaie de parcurs pentru o economie cu emisii reduse de
dioxid de carbon până în 2050 (COM(2011) 112)**

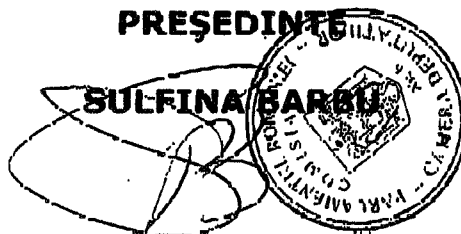
În conformitate cu prevederile Hotărârii Camerei Deputaților nr.11 din 19 aprilie 2011, privind procedura de lucru și mecanismul decizional pentru exercitarea controlului parlamentar asupra proiectelor de acte legislative ale Uniunii Europene, în temeiul Tratatului de la Lisabona privind rolul parlamentelor naționale, Biroul Permanent a transmis Comisiei pentru administrație publică amenajarea teritoriului și echilibru ecologic prin adresa nr.1/F/18.04.2011 – E 2/2011 - Foaie de parcurs pentru o economie cu emisii reduse de dioxid de carbon până în 2050 (COM(2011) 112).

Membrii Comisiei pentru administrație publică, amenajarea teritoriului și echilibru ecologic au examinat propunerea mai sus menționată în ședința din 24 mai 2011.

În urma finalizării dezbaterilor, membrii comisiei au hotărât, cu unanimitate de voturi, că nu au nicio obiecțiune față de propunerea prezentată.

PREȘEDINTE

SULFINA BARBU



Întocmit,
Consultant, Nicoleta Toma

Comisia pentru administrație publică, amenajarea teritoriului și echilibru ecologic
Telefon: 414-1125, 414-1126; Fax: 314.69.34; e-mail: cp06@cdcp.ro



**PARLAMENTUL ROMÂNIEI
CAMERA DEPUTAȚILOR
Comisia pentru Afaceri Europene**

**București, 1 iunie 2011
Nr. 40 / 136**

**NOTĂ DE INFORMARE
privind
controlul subsidiarității asupra
Propunerii de directivă de modificare a directivei 2003/96/CE a
Consiliului privind restructurarea cadrului comunitar de impozitare a
produselor energetice și a electricității COM (2011) 169**

Comisia pentru Afaceri Europene a fost sesizată în baza Hotărârii Camerei Deputaților nr. 11 / 27.02.2011 privind procedura de lucru și mecanismul decizional pentru exercitarea controlului parlamentar asupra proiectelor de acte legislative ale Uniunii Europene în temeiul Tratatului de la Lisabona privind rolul parlamentelor naționale, cu Propunerea de Directivă de modificare a Directivei 2003/96/CE a Consiliului privind restructurarea cadrului comunitar de impozitare a produselor energetice și a electricității - COM (2011) 169.

I . IDENTIFICARE

Data sesizării:

26.04.2011 / BPI-19 E

Tipul examinării:

Examinare fond și subsidiaritate

Data scadentă pentru exprimare puncte de vedere ale comisiilor sectoriale:

1. Comisia pentru buget, finanțe și bănci: 27.05.2011
2. Comisia pentru industrii și servicii: 27.05.2011

Data transmiterii punctelor de vedere de către comisiile sectoriale:

1. Comisia pentru buget, finanțe și bănci: 31.05.2011 (privind subsidiaritatea)
2. Comisia pentru industrii și servicii: - nu a transmis

II. OBIECTUL PROPUNERII

Impozitarea energiei există deja în toate statele membre și este armonizată într-o anumită măsură la nivelul UE. Actuala Directivă 2003/96/CE privind restructurarea cadrului comunitar de impozitare a produselor energetice și a electricității¹, adoptată după șase ani de dezbateri, a avut ca scop evitarea denaturării concurenței în sectorul energetic în cadrul pieței interne. ETD a stabilit norme comune privind ceea ce trebuie impozitat, când și ce scutiri sunt permise.

Directiva privind impozitarea energiei² a extins sistemul UE de niveluri minime de impozitare pentru produsele energetice (limitate inițial doar la uleiurile minerale) la toate produsele energetice folosite drept carburant, a produselor energetice folosite drept combustibil pentru încălzire și a energiei electrice. **În prezent, aceste niveluri minime se aplică, în general, volumului produsului energetic consumat (euro/1000 l).** Statele membre, sub control fiscal, pot aplica rate diferențiate de impozitare, în condițiile în care sunt respectate nivelurile minime din ETD, în câteva cazuri, precum: când ratele diferențiate sunt legate direct de calitatea produsului; când ratele diferențiate depind de ratele cantitative de consum la electricitate și produsele energetice utilizate pentru încălzire; pentru următoarele utilizări: transport public local de călători (inclusiv taxiuri), colectarea deșeurilor, forțele armate și administrația publică, persoanele cu dizabilități, ambulanțele. Totodată, pot fixa propriile niveluri naționale, peste aceste niveluri minime, după cum cred de cuviință.

De la adoptarea Directivei privind impozitarea energiei în 2003, UE a stabilit obiective ambițioase în domeniul energiei și al schimbărilor climatice, precum "obiectivele 20-20-20" incluse în pachetul "energie – schimbări climatice" adoptat în 2009 și în Strategia Europa 2020. Ținând cont de ultimele evoluții în cele două domenii, Consiliul European de primăvară din 2008 a solicitat adaptarea ETD astfel încât să contribuie la realizarea obiectivelor energetice și de combatere a schimbărilor climatice ale UE. În răspuns la această solicitare, Comisia Europeană a prezentat, în luna aprilie 2011, o propunere de revizuire a Directivei privind impozitarea energiei, care va contribui la dezvoltarea durabilă, în linie cu Strategia Europa 2020.

III. SUBSIDIARITATE

Deoarece propunerea este în domeniul comun de competență al UE și al statelor membre, se aplică principiul subsidiarității. Comisia consideră că problemele identificate pot fi remediate numai prin revizuirea Directivei privind impozitarea energiei. În prezent, statele membre pot crește nivelul impozitării energiei sau pot introduce taxele legate de emisiile de CO₂. Cu toate acestea,

¹ Denumită în continuare „Directiva privind impozitarea energiei” sau „ETD”.

² ETD a fost transpusă în legislația națională prin Legea nr. 571/2003 privind Codul fiscal, cu modificările și completările ulterioare. În România, impozitarea produselor energetice se face sub forma accizelor pentru produse energetice și electricitate.

asemenea abordări la nivel național pot perturba funcționarea pieței interne din cauza structurii și nivelelor neuniforme ale taxelor naționale:

- nivelurile minime actuale limitează acțiunile statelor membre în ceea ce privește impozitarea energiei, mai ales în mediul de afaceri, unde impozitarea energiei afectează în mod direct competitivitatea companiilor;
- "taxele CO₂" introduse în cadrul actualei directive nu abordează în mod adecvat emisiile din sectoarele non-ETS, iar o mare parte din energie nu este impozitată în ceea ce privește emisiile. În plus, în cazul utilizării energiei acoperite de ETD, este dificilă aplicarea unei taxe de CO₂ doar pentru instalațiile non-ETS;
- "o taxă de CO₂" teoretică poate fi pusă în aplicare în multe moduri, iar lipsa unui cadru la nivelul UE și crearea a 27 de soluții naționale pot conduce la denaturarea pieței interne și/sau dubla impozitare.

Analiza a fost realizată conform art. 24 din Hotărârea Biroului permanent al Camerei Deputaților din 27.02.2011, integrând punctele de vedere exprimate de comisiile permanente sectoriale, anexate și punctele de vedere exprimate în cadrul dezbaterilor din ședința Comisiei pentru afaceri europene a Camerei Deputaților din 01.06.2011.

Nota de informare a fost redactată și în baza Notei Departamentului pentru afaceri europene al Guvernului României, precum și sintezelor transmise de Departamentul de studii parlamentare și drept comunitar, Direcția de drept comunitar, al Camerei Deputaților.

În urma discuțiilor desfășurate în cadrul ședinței din 24.05.2011, Comisia pentru buget, finanțe și bănci a hotărât că propunerea este conformă atât cu principiul subsidiarității, cât și cu principiul proporționalității.

Față de cele de mai sus, Comisia pentru afaceri europene, întrunită în ședință astăzi, 1 iunie 2011, admite că obiectivele propunerii nu pot fi realizate decât sub forma unor norme comune la nivelul Uniunii astfel încât Propunerea de Regulament îndeplinește condițiile prevăzute la art. 4, aliniatul (2), art. 5, din Tratatul privind Uniunea Europeană, precum și în Protocolul nr. 1 și nr. 2 anexate TUE, **fiind conformă cu principiul subsidiarității.**

Președinte



Viorel HREBENCIUC

Redactat:F.A.



**PARLAMENTUL ROMÂNIEI
CAMERA DEPUTAȚILOR
Comisia pentru Afaceri Europene**

**București, 01 iunie 2011
Nr. 40 / 135**

PROCES - VERBAL

În conformitate cu Hotărârea Biroului permanent al Camerei Deputaților nr. 11/2011 privind procedura de lucru și mecanismul decizional pentru exercitarea controlului parlamentar asupra proiectelor de acte legislative ale Uniunii Europene, în temeiul Tratatului de la Lisabona privind rolul parlamentelor naționale, Comisia pentru afaceri europene a fost sesizată cu **Propunerea de directivă de modificare a directivei 2003/96/CE a Consiliului privind restructurarea cadrului comunitar de impozitare a produselor energetice și a electricității COM (2011) 169.**

Comisia a fost sesizată pentru examinarea fondului propunerii și pentru controlul respectării principiului subsidiarității.

Membrii Comisiei au dezbătut propunerea de Directivă în ședința din 1 iunie 2011.

Din numărul total de 24 de membri ai Comisiei pentru afaceri europene au participat la ședință un număr de 13 deputați.

În urma dezbaterii, membrii Comisiei au hotărât, în unanimitate, că inițiativa legislativă europeană este conformă cu principiul subsidiarității.

Președinte

Viorel HREBENCIUC

Parlamentul României



COMISIA PENTRU AFACERI EUROPENE		
INTRARE / IESIRE	40/134	
Ziua	Luna	Anul
31	05	2011

**Comisia pentru buget,
finanțe și bănci**

București, 26 mai 2011

Nr. 254

PROCES VERBAL

**asupra Propunerii de directivă a Consiliului de modificare a Directivei
2003/96/CE privind restructurarea cadrului comunitar de impozitare
a produselor energetice și a electricității,
E 10/2011-s, cu nr.COM(2011) 169**

În conformitate cu Hotărârea Biroului Permanent al Camerei Deputaților nr. 11/19.04.2011 privind procedura de lucru și mecanismul decizional pentru exercitarea controlului parlamentar asupra proiectelor de acte legislative ale Uniunii Europene, în temeiul Tratatului de la Lisabona privind rolul parlamentelor naționale,

Comisia pentru buget, finanțe și bănci a fost sesizată, în data de **19 aprilie 2011**, pentru verificarea respectării principiului subsidiarității pentru propunerea de Directivă a Consiliului de modificare a Directivei 2003/96/CE privind restructurarea cadrului comunitar de impozitare a produselor energetice și a electricității, E 10/2011-s, cu nr.COM(2011) 169.

Prezenta propunere urmărește următoarele obiective:

- asigurarea unui tratament consecvent al resurselor de energie în cadrul Directivei privind impozitarea energiei (ETD) în vederea existenței unui mediu concurențial echitabil real între consumatorii de energie, indiferent de resursele energetice utilizate;
- definirea unui cadru adaptat pentru impozitarea energiilor din surse regenerabile;
- definirea unui cadru pentru utilizarea impozitării emisiilor de CO₂, care să completeze semnalul referitor la prețul carbonului prevăzut de Directiva 2003/87/CE³ (ETS), evitându-se totodată suprapunerile celor două instrumente.

Guvernul României, prin Nota transmisă Parlamentului României în data de 28 aprilie 2011 de către Departamentul pentru Afaceri Europene, Direcția Coordonare Poziții piață Internă și-a exprimat punctul de vedere prin care intrarea în vigoare a directivei ar putea să genereze un efort de adaptare la noile prevederi și ar putea genera greutăți administrative semnificative ale statului.

Perioadele de tranziție până în anul 2023, prevăzute pentru alinierea completă a impozitării conținutului energetic, sau până în anul 2021, pentru introducerea taxării pe bază de emisii CO2, oferă timp industriei și administrației publice, pentru a se adapta la noua structură de impozitare.

În ședința din data de **24 mai 2011**, deputații Comisiei pentru buget, finanțe și bănci, în prezența reprezentanților Comisiei Naționale de Prognoză și Direcției de drept comunitar din cadrul Camerei Deputaților, au dezbătut proiectul legislativ și punctul de vedere al Guvernului și au constatat că **propunerea de Directivă 2003/96/CE privind restructurarea cadrului comunitar de impozitare a produselor energetice și a electricității, E 10/2011-s, cu nr.COM(2011) 169** respectă atât principiul subsidiarității cât și principiul proporționalității.

PREȘEDINTE,

Maria Eugenia Barna



SECRETAR,

Nicolae Bud

A handwritten signature in dark ink, appearing to read "N. Bud", written below the printed name "Nicolae Bud".

Sef serviciu,
Gica Roșu, consilier parlamentar

Luminița Ghiorghiu, consilier parlamentar